



Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU  
Kandidatexamensarbete, 15 hp

## Om hållbar stadsplanering i Sverige



Ida Blank

Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap  
Område Landskapsarkitektur, Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU) Alnarp  
Landskapsarkitektprogrammet  
2012-05-23

# SLU, Sveriges Lantbruksuniversitet

Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap  
Område Landskapsarkitektur

**Författare:** Ida Blank

**Titel (sve):** Om hållbar stadsplanering i Sverige

**Titel (eng):** About sustainable urban planning in Sweden

**Nyckelord:** planering, hållbar stadsutveckling, Malmö, trafik, Citytunneln, cykelparkering, planeringsverktyg

**Handledare:** Jenny Nord, Område landskapsarkitektur, SLU Alnarp

**Examinator:** Anders Larsson, Område landskapsarkitektur, SLU Alnarp

**Kurstitel:** Kandidatexamensarbete i Landskapsplanering

**Kurskod:** EX0650

**Omfattning:** 15 hp

**Nivå och fördjupning:** G2E

**Serienamn:** Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU

**Utgivningsort:** Alnarp

**Utgivningsår:** 2012

**Program/utbildning:** Landskapsarkitektprogrammet

Framsidas bild:

Bild som föreställer bebyggelse i samspel med människor, trafik och grönska. (Illustration: Ida Blank, 2012-05-13)

# Sammandrag

Hållbar utveckling är ett begrepp som hörs överallt idag. Men vad betyder det och vad är en hållbar stad? Som blivande landskapsarkitekt har jag blivit intresserad av vad jag kan göra i framtiden för att främja en hållbar stadsutveckling. Syftet med uppsatsen är således att öka min förståelse för hur planerare kan främja utvecklandet av en hållbar stad samt att andra inom samma yrkesområde skall kunna ta del av mina insikter.

Jag har i denna uppsats fördjupat mig i hur svenska städer idag arbetar med hållbara lösningar med litteraturstudie som främsta metod. Inledningsvis i uppsatsen, tas grundläggande mål, riktlinjer och regler upp för att ge en grund till följande redogörelser. Där visar det sig att Sveriges regering tillsatt en *Delegation för hållbara städer* för att främja och på olika sätt stimulera en hållbar stadsutveckling. Delegationen för hållbara städer har valt ut projekt som får ekonomiskt stöd från staten, och detta har varit en utgångspunkt i arbetet för att utreda vad som anses vara hållbart stadsplanerande idag. Därefter har en tematisering gjorts för att kunna konkretisera vilka aspekter som bidrar till en hållbar stadsutveckling idag. Dessa teman, som presenteras mer ingående är; matproduktion, sociala aspekter, boende, delaktighet, utvecklandet av planeringsverktyg samt trafik.

Trafik tangeras också av de flesta andra och kan därför anses ha en nyckelbetydelse för framtidens hållbara stad. Ämnet trafik har därför valts att studera närmare. För att tydliggöra hur planerare kan främja en hållbar stadsplanering har två aktuella projekt i Malmö undersökts mer ingående. Projekten som valts ut är cykelparkeringen "Bike and Ride" samt Citytunneln, som är två exempel på projekt, i olika skalor, där hållbara trafiklösningar är i fokus.

Som avslutande del följer en diskussion med reflektioner för att sammanfatta, diskutera och utvärdera det som tas upp i uppsatsens mer teoretiska delar. Där visas att det finns olika åsikter om vad som anses vara värt att satsa på idag, i svenska städer. Att det påträffas en hel del verktyg som planeraren kan använda sig av som hjälpmedel i planeringsprocessen visas också i denna del. Där tas verktyg som dialog, handbok och studieresor upp, då dessa visat sig vara nyckelfaktorer för projekten i Malmö.

**Nyckelord:** planering, hållbar stadsutveckling, Malmö, trafik, Citytunneln, cykelparkering, planeringsverktyg

# Abstract

Sustainable development is a term that has become increasingly popular in today's society. But what does it mean and what is a sustainable city? As a prospective landscape architect, I have become interested in what I can do in the future to promote a sustainable urban development. The purpose of this essay is to increase my understanding of how planners can promote a sustainable urban development and to spread my insights to others in the same profession.

Therefore, I have studied Swedish urban sustainability projects in this paper, with literature studies as the main method. Fundamental goals, policies and regulations are presented initially in the essay, to provide a basis for the following statements. It turns out that the Swedish Government has appointed a *Delegation for Sustainable Cities* to promote and in different ways stimulate a sustainable urban development. The Delegation for Sustainable Cities has selected projects that receive financial support from the state, and this has been a base in my studies to investigate what is considered sustainable urban planning today. For that reason, a thematization is made to concretize which aspects are considered to contribute to a sustainable urban development today. These themes, which are presented in more detail, are: food production, social aspects, housing, participation, development of planning tools and traffic.

Traffic is a theme that affects most of the other themes and can therefore be considered to have a key importance for the future sustainable city. Therefore, the theme traffic has been chosen to study more closely. Two current projects in Malmo have been further investigated to clarify how planners can promote sustainable urban design. The selected projects are a bicycle parking; "Bike and Ride" and the City Tunnel. These projects are two examples of projects in different scales, where sustainable solutions for transport are in focus.

A discussion with reflections is presented as a final part in order to summarize, discuss and evaluate what is covered in the essay's more theoretical parts. It is shown that there are different opinions about what is considered to be good investments for a sustainable urban development today. Different tools that the planner can use as an aid in the planning process is also brought up in this section. It is found that the tools; dialogue, handbook and study tours, are key factors for the projects in Malmo.

**Keywords:** planning, sustainable urban development, Malmo, traffic, the City Tunnel, bicycle parking, planning tool

## Förord

Denna uppsats handlar om hållbar stadsutveckling, vilka aspekter som anses bidra till en hållbar stadsutveckling idag, samt hur planerare kan främja detta. Med fokus på trafikfrågor studeras hållbara stadsplaneringsprojekt som är aktuella i Malmö. Arbetet skrivs i sammanhanget för kursen kandidatexamensarbete i landskapsplanering, som ingår i landskapsarkitektprogrammet.

Ett par personer har blivit involverade i min uppsats, på ett eller annat sätt, och utan deras hjälp skulle arbetet inte ha varit lika roligt, intressant, eller ens möjligt. Därför vill jag tacka min handledare Jenny Nord för inspirerande samtal och strukturerande granskningar. Ett stort tack riktas även till Mona Falck, som hjälpt mig genom noggrann korrekturläsning och bra feedback. Jag vill också tacka projektledaren Tina Giannopoulou, från Malmö stad, som ställde upp på intervju och bidrog med material till arbetet. Tom Larsson har med största tålamod stöttat mig under projektets gång och därför riktas också ett sista tack till honom.



Ida Blank  
Alnarp, 2012-05-23

# Innehållsförteckning

Sammandrag

Abstract

Förord

1. Inledning .....	7
1.1 Bakgrund .....	7
1.2 Syfte och mål .....	7
1.3 Material och metod .....	8
1.4 Avgränsning .....	8
2. Hållbar stadsplanering .....	9
2.1 Grundläggande mål, riktlinjer och regler .....	9
2.2 Vad är en hållbar stad? .....	10
2.3 Planerarens roll .....	11
3. Vilka teman är viktiga för en hållbar stadsutveckling idag? .....	13
3.1 TEMA: Matproduktion .....	14
3.2 TEMA: Sociala aspekter .....	14
3.3 TEMA: Boende .....	15
3.4 TEMA: Delaktighet .....	15
3.5 TEMA: Utvecklandet av planeringsverktyg .....	16
3.6 TEMA: Trafik .....	16
4. Tema trafik med exempel i Malmö stad .....	18
4.1 Trafik – en inblick då och nu .....	18
4.2 Vilka mål och strategier har Malmö stad för hållbar trafikplanering? .....	19
4.3 Citytunneln .....	20
4.4 Bike and Ride, Hyllie .....	23
5. Reflekterande diskussion .....	27
5.1 Går det att planera för att främja en hållbar utveckling och i så fall hur? .....	27
5.2 Vilka verktyg kan planeraren använda sig av för att gynna en hållbar utveckling? ....	29
5.3 Hur arbetar man i Malmö för att främja en hållbar stadsutveckling med fokus på trafik? Vilka planeringsverktyg används där? .....	29
5.4 Utvärdering .....	31
6. Referenser .....	32
6.1 Muntliga källor .....	32
6.2 Elektroniska källor .....	32
6.3 Tryckta källor .....	34

# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

Fler och fler människor flyttar in till städerna vilket innebär större belastning på infrastruktur och naturresurser. Mer än hälften av jordens befolkning bor idag i städer, och urbaniseringen fortsätter. Denna urbanisering har en stor inverkan på hur vi kan motverka klimatförändringar och andra miljöhot och samtidigt uppnå en god tillväxt. Begreppet hållbar utveckling kom till genom en rapport av Bruntlandkommissionen år 1987. Vad har hänt sedan dess, och hur arbetar man med hållbar utveckling idag i svenska städer?

Jag har tidigare läst en grundkurs i miljökunskap och kommit in på ämnet hållbar utveckling. Därför har jag blivit intresserad av att veta mer och förstå vad vi, som landskapsarkitekter, kan göra för att bidra till en hållbar stadsutveckling. Motivet till arbetet grundar sig också i att jag sett att flera teknikkonsultföretag, så som Ramböll och SWECO, marknadsför sig som bidragande till en hållbar utveckling av samhället. *”Det ska vara lätt att göra rätt!”* är ord man ofta hör när det handlar om att påverka människors beteende och vanor till en bättre miljöriktning. Sedan jag började landskapsarkitektutbildningen har jag funderat över vad jag själv kommer att kunna påverka i framtiden som planerare, och genom att studera exempel från nutida hållbarhetsprojekt tror jag att jag kan skapa en klarare bild av detta.

I snart ett år har jag varit Malmöbo. När jag flyttade till min nuvarande lägenhet i Östervärn, var jag först tveksam, då järnvägen ligger precis utanför dörren. Den tidigare hyresgästen menade att nej då, järnvägen märks knappt längre, för nu när Citytunneln finns, går det inte alls lika många tåg förbi. Det var första gången jag kom i kontakt med Citytunnelns effekter. Sedan jag flyttat till Malmö har jag blivit allt mer beroende av min cykel för att förflytta mig i staden. Det finns en del bra cykelvägar här, men ofta tvingas cyklister att cykla på bilvägen, ganska oskyddade. Det är något jag reagerat på och många gånger har jag känt mig tvungen att välja en omväg för att kunna cykla och samtidigt känna mig säker. Flera tillfällen har jag valt att gå istället för att ta cykeln, dels för att cykelvägar inte finns dit jag ska och dels för att jag känner mig osäker på om det finns en bra och säker cykelparkering vid slutmålet. Av dessa orsaker har jag blivit intresserad av att veta mer om hur man planerar med hänsyn till trafiken i Malmö, och också skapa en bättre bild av staden i planerarnas nutida och framtida arbete med hållbar stadsplanering.

## 1.2 Syfte och mål

Syftet med uppsatsen är att öka min förståelse för hur planerare kan främja utvecklandet av en hållbar stad samt att andra inom samma yrkesområde skall kunna ta del av mina insikter. Målet med uppsatsen är;

- Att urskilja vilka aspekter man idag främjar vid planeringen för en hållbar stadsutveckling med utgångspunkt från de projekt som är beviljade stöd från Delegationen för hållbara städer.
- Att, med två exempel från Malmö, undersöka hur planerare kan främja en hållbar stadsutveckling, med fokus på trafik.

Mina huvudfrågeställningar har varit:

- Går det att planera för att främja en hållbar utveckling och i så fall hur?
- Vilka verktyg kan planeraren använda sig av för att gynna en hållbar utveckling?
- Hur arbetar man i Malmö för att främja en hållbar stadsutveckling med fokus på trafik? Vilka planeringsverktyg används där?

### 1.3 Material och metod

Jag har valt att främst använda mig av litteraturstudier som metod. I första skedet har en bred sökning gjorts för att undersöka vad en hållbar stad är med relevanta mål, riktlinjer och regler. Där har jag använt mig av källor som tar upp ämnet i ett brett perspektiv.

Sveriges regering har tillsatt en Delegation för att på olika sätt stimulera en hållbar stadsutveckling, där ett av Delegationens uppdrag är att hantera statligt stöd för utveckling av hållbara städer. För att ge uppsatsen en grund på ett nationellt plan, utreds Delegationen för hållbara städers val av projekt som tilldelats ekonomiskt stöd. Utredningen av projekten görs för att utröna vilka tema som lyfts fram för att utveckla städer mot ökad hållbarhet. För detta avsnitt har projektansökningsbeskrivningarna fått utgöra huvudkälla.

En av de aspekter som lyfts fram i dessa projekt har jag valt att studera på ett mer lokalt plan. Detta gäller två planeringsprojekt i Malmö om hållbar stadsplanering i anslutning till trafik, vilket också anknyter till mina tankar som väckts när jag flyttade till Malmö, vilket jag berörde i bakgrunden. En fördjupning i ämnet trafik har därför gjorts. Med de två exemplen på hållbarhetsprojekt från Malmö, har jag studerat hur Malmö stad planerat för att förverkliga idéerna och vilka verktyg som använts som hjälpmedel. I denna fördjupning har det varit naturligt att mycket litteratur och dokument hämtats från Malmö stad. Även en halvstrukturerad intervju, med projektledare Tina Giannopoulou, har genomförts för att inhämta kompletterande material till ett av projekten. Med halvstrukturerad intervju menar jag att jag innan hade formulerat frågor, men då jag redan hade viss kunskap om projektet fick samtalet röra sig ganska fritt om ämnet.

För att komplettera fördjupningsdelarna; projekten i Malmö, samt avsnittet som utgår från Delegationens val av projekt som tilldelats ekonomiskt stöd, har jag också valt att ta med andra referenser som tar upp liknande tema. Detta för att undvika situationer, som Patel och Davidson beskriver som *”genom att bara välja vissa fakta, kan vi åstadkomma en skevhet i materialet och därigenom skapa en falsk bild eller ett skeende”* (2003, sid 65).

### 1.4 Avgränsning

Hållbar stadsutveckling är ett brett ämne och helhetssyn är ett återkommande begrepp för temat. Av den anledningen har jag valt att också ha ett brett angreppssätt inledningsvis i denna uppsats för att skapa en bas för efterföljande redogörelser. Därefter har jag begränsat mig till urvalet av Delegationens val av projekt som tilldelats ekonomiskt stöd, år 2010, för att kunna göra en tematiserad sammanställning. I senare delen av arbetet riktas fokus på temat trafik, dels för att avgränsa arbetet något, samt dels för att visa på den viktiga aspekt som trafik utgör. Jag har också valt att avgränsa mitt arbete till Sverige och det svenska planeringssystemet.



## 2. Hållbar stadsplanering

### 2.1 Grundläggande mål, riktlinjer och regler

Här har huvudsakliga målprogram, rapporter och lagar valts ut för att ge en inblick i ämnet. Bruntlandkommissionen, Agenda 21, Plan- och bygglagen samt Sveriges miljö kvalitetsmål tar upp begreppet hållbar utveckling och sätter upp mål, riktlinjer och regler för planering av svenska städer idag (Nilsson, 2001, online, sid. 27).

En definition av begreppet hållbar utveckling myntades av Bruntlandkommissionen i rapporten *"Our Common Future: Report of the World Commission on Environment and Development"* år 1987. Där beskrivs att begreppet innebär en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att riskera framtida generationers behov (FN, 1987, online). Det är en definition som även Regeringskansliet beskriver på sin hemsida i samband med en introduktion av FN:s globala handlingsprogram för hållbar utveckling, Agenda 21. Programmet antogs år 1992 och anger långsiktiga mål och riktlinjer för att uppnå en hållbar utveckling genom att utrota fattigdom och undanröja hoten mot miljön (Regeringskansliet, online, 2012-04-11). Johansson och Orrskog skriver i boken *Att bygga ett hållbart samhälle* (2002, sid. 10) att varje kommun i Sverige har ett uppdrag att skapa lokala Agenda 21-program.

För att kunna realisera målen som satts upp i Agenda 21 arbetades ambitionerna in i Plan- och Bygglagen år 1996 (Nilsson, 2001, online, sid. 31 f). Bestämmelserna i Plan- och Bygglagen syftar till att;

*"med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer"*  
(Sveriges riksdag, 2010, online, sid 1)

Där står också att översiktsplanen, som varje kommun ska ha, bör ange riktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Översiktsplanen är inte bindande, men ska vara vägledande vid användning, utveckling och bevarande av den byggda miljön och beslut om användning för mark- och vattenområden. Där ska också framgå hur kommunens fysiska planering ämnar ta hänsyn till, och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling (Sveriges riksdag, 2010, online, sid 5).

I Sverige har riksdagen antagit 16 miljö kvalitetsmål. De har använts som riktmärken i det svenska miljöarbetet sedan år 1999 och målen anger vilken kvalitet som är önskvärd (Regeringskansliet, online, 2012-04-21). Areskoug skriver i boken *Miljöfysik: Energi för hållbar utveckling* (2006, sid. 42) att miljömålen är generella, men uttrycker relativt konkret en nivå för de önskvärda kvaliteterna. Han menar vidare att miljömålen kan användas som testverktyg när man diskuterar följder av olika slag av utvinning och utnyttjande av energi.

Detta är alltså huvudsakliga mål, riktlinjer och regler som lett fram till dagens utveckling av hållbara städer. Att det blivit ett allt viktigare ämne framgår av dess historiska utveckling, där ämnet tas upp i allt fler program, lagar och strategier. Beslutet att varje kommun i Sverige fått i uppdrag att skapa lokala Agenda 21-program kommer att tas upp senare i uppsatsen, vid den närmare studien av hållbara trafikprojekt i Malmö.

## 2.2 Vad är en hållbar stad?

Här presenteras en kortfattad redogörelse för vad som anses vara en hållbar stad idag, och vilka faktorer som spelar in. Detta för att få en bakgrund till frågan; hur planerar man idag för att främja en hållbar stadsutveckling?

*”Framtidens stad är den miljömässigt hållbara staden. Den bjuder ren luft och rena vatten och rent vatten att dricka. Den har mycket begränsad påverkan på klimatet: den är transporteffektiv med omfattande kollektivtrafik, cykel- och promenadvägar, bilpooler som minskar behovet av den privata bilen. Bilen är inte längre nödvändig för att ta sig fram i stadens centrum och kvarter. Det är också en energieffektiv stad med väl fungerande fjärrvärme i samspel med stora energibesparingar i boende och näringsliv och med lokalt producerad energi – solfångare, solpaneler, lokala vindkraftverk. I lägenheterna finns individuell mätning och därmed möjligheter att påverka boendekostnaderna.”*

(Delegationen för hållbara städer, 2010a, online, sid. 10)

Så här beskrivs framtidens hållbara stad av Delegationen för hållbara städer. Delegationen tillsattes år 2008 av Sveriges regering för att kraftsamla och stimulera en hållbar stadsutveckling (Delegationen för hållbara städer, online, 2012-04-06). I boken *Hållbar stadsutveckling – En politisk handbok från Sveriges Arkitekter* (2008, online, sid. 30) skriver Erland Ullstad att hållbar stadsutveckling inte är ett slutmål utan mer en inriktning av en pågående process. Vidare skriver han att det är allas gemensamma ansvar att bevaka hållbarhetens olika aspekter, vilket är den ekonomiska hållbarheten, den sociala hållbarheten samt den miljömässiga hållbarheten. Även Delegationen för hållbara städer beskriver att de upplevt ett generellt intryck av att begreppet hållbar stadsutveckling bör ha ett helhetsperspektiv där områdena ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet ingår (Delegationen för hållbara städer, 2010a, online, sid. 11).

Delegationen anser också att de värnar om de olika åsikterna som idag finns om begreppet hållbar stadsutveckling. De menar att somliga vill höra Delegationen definiera begreppet, medan andra anser att det inte är nödvändigt eller ens möjligt att göra en definition, eftersom det handlar om en process eller ett förhållningssätt för att hantera allt som ryms inom en hållbar stadsplanering. Delegationen menar att det även finns olika syn på vad som är hållbart (ibid.). Jonsson och Wahl skriver om problematiken med att definiera vad en hållbar utveckling innebär, med exemplet att det är mycket svårt att ta reda på exakta svar för om och i så fall till vilken gräns det är acceptabelt att ha bullrig trafik i närheten av människors levnadsmiljö (Jonsson & Wahl, 2008, sid. 40).

Ullstad (2008, online, sid. 31) skriver om att de stora misstagen, som framtida generationer får leva med sker då samhället, politiker och arkitekter inte är kapabla att se till hela staden. Han anser att alla möjligheter för en hållbar stadsutveckling finns inom svenska kommuner idag, men det behövs bättre samplanering mellan kommuner, och ett påtagligt regionalt perspektiv för att kunna skapa hållbara lösningar. Vidare menar författaren att långsiktiga lösningar bör introduceras nu och att det måste göras avvägningar för få en balans mellan dagens behov och det långa perspektivet (Ullstad, 2008 online, sid. 43).

Genom denna kortfattade redogörelse framgår att det idag finns olika åsikter om vad en hållbar stadsutveckling, och således, vad en hållbar stad är. Ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet är ämnen som både Delegationen för hållbara städer och Ullstad anser vara gemensamt för synen på en hållbar stadsutveckling. Något som också framgår, är vikten av helhetssyn för utvecklandet och planerandet av hållbara städer.

## 2.3 Planerarens roll

Här förevisas en koncentrerad bakgrund till planerarens roll för att kunna utreda vilken funktion denne har för att främja en hållbar utveckling. Då målet för denna uppsats är att utreda dagsläget, har här valts att utgå från efterkrigstidens början, då den tidens planeringsideal fortfarande tydligt speglas i dagens städer (Nilsson, 2001, online, sid. 12).

För att få en bild av hur planerarens roll ser ut i dagens stadsutveckling är det alltså relevant att blicka tillbaka lite i historien. Nilsson skriver i rapporten *Planering för hållbar utveckling - Dilemman för kommunala översiktsplanerare* att den moderna samhällsplaneringen påbörjades efter andra världskriget slut, då det europeiska samhället skulle byggas upp (ibid.). På den tiden var det tvunget att införa nya instrument för att göra snabba förändringar, menar hon vidare. Den följande industrialiseringen i Sverige medförde också en urbanisering där den kraftiga inflyttningen innebar ett stort behov av snabb bostadsutbyggnad, vilket i sin tur var beroende av en effektiv planeringsapparat (a. a, sid. 13). Nilsson beskriver att teorier och metoder för stadsbyggnad och planering började efterfrågas och dåtidens stadsplanerare skulle ha kompetensen att gestalta funktionella, lämpliga och estetiskt tilltalande stadsmiljöer. Naturen sågs då som en resursbas för det fysiska samhället, och det var först på 70-talet som natursynen började kritiseras och övergick till ett resursförvaltningsperspektiv (a. a, sid. 14 f f).

Nationalencyklopedin beskriver fysisk planering som; ”*verksamhet som syftar till att förutbestämma samhällets framtida handlande genom att avgöra hur mark och vatten skall användas i tid och rum*” (NE, fysisk planering, online, 2012-05-06). Då denna definition av planering är relativt bred och svår att konkretisera har en empirisk undersökning studerats för att utreda vad planerare faktiskt gör, och anser om planering för en hållbar stadsutveckling. Nilsson beskriver denna undersökning hon gjort i sin rapport, där olika planerare intervjuats (Nilsson, 2001, online, sid. 34). Resultatet av Nilssons undersökning, kan kort sammanfattas i dessa punkter, där flera av planerarna i undersökningen är överrens:

- Planerarnas arbete innefattar steg från insamling av planeringsunderlag, planeringsarbete, till uppritning och presentation
  - Flera planerare anser att vi människor byggt in oss i ett transportbehov genom att förhålla oss som att naturens resurser vore gratis
  - En av de viktigaste faktorerna för hållbar stadsplanering gäller livsstilsfrågor för att kunna ställa om samhället till ett mer hållbart. Där har den fysiska planeringen stor betydelse för att kunna ge förutsättningar för mer hållbara livsstilar
  - Förtätning av städer är aktuellt för hållbar stadsplanering. Planerarna menar att där det redan finns infrastruktur har vi råd att bygga och ny bebyggelse bör ligga nära service och kollektivtrafik, där gång- och cykeltrafik ska prioriteras
  - Städernas grönsstruktur är ett viktigt inslag i städerna
  - Det finns olika syn på vilken roll planeraren har i planeringsprocessen.
- (Nilsson, 2001, online, sid. 36 f f)

Av listan framgår det att planerare anser att den fysiska planeringen har stor möjlighet att påverka människors livsstilar till en bättre miljöinriktning. Där tydliggörs det också att planerare har som uppgift att samla in planeringsunderlag, arbeta med planerna, rita upp och presentera. Wirén menar i boken *Planering för säkerhets skull* (1998, sid.130) att planerna har två uppgifter sett ur miljöperspektivet. Planen ska visa resurshållnings- och kretsloppstänket, och också fungera som ett debattunderlag för olika aktörer inom samhället och dess invånare.

Planerare har således möjligheter att påverka främjandet av en hållbar stadsutveckling genom planeringsarbetet och presentation av detta.

Nilsson beskriver de olika synerna som finns på planerarrollen med att vissa anser att planeraren är tränad för att se samband och sammanhängande strukturer och menar därför att planeraren har en självklar roll i samordning av planeringsprocessen. Andra finner yrkesrollen mer traditionell, där planerarna föreslår förändringar som politiker får avväga och sedan har planeraren en viktig uppgift i att förankra idéerna hos allmänheten (Nilsson, 2001, online, sid. 49). Även Wirén menar att planerarens uppgift ofta anses vara att genom prognoser, planer och scenarier rådgiva politiker om väntade samhällsförändringar (1998, sid.121). Det finns också de som menar att planeringsprocessen bör ledas av en grupp med flera olika kompetenser (Nilsson, 2001, online, sid. 49).

Gehl visar på ett annat synsätt, där han menar att stadsplanering enkelt kan beskrivas som ett arbete i olika nivåer av skalor. I den stora skalan behandlas helheten av staden, och där ingår dess kvarter, funktioner samt infrastruktur. Den mellersta skalan, beskriver hur enskilda kvarter ska gestaltas, samt hur byggnader och rum i staden ska organiseras. Sist, men definitivt inte minst, är den lilla skalan, den mänskliga skalan. Denna skala består av staden sedd ur ögonhöjd, precis som stadens användare gör. Här är det inte byggnaders placering, eller de stora linjerna som är i fokus, utan vilka kvaliteter i staden som kan upplevas av de människor som går och befinner sig där. God stadsplanering behöver ett bra, integrerat arbete i alla tre skalor. I praktiken berör detta arbete tre olika kunskapsområden, alla med sina egna regler och kriterier. Helst ska alla skalor behandlas i planeringsarbetet och sättas samman till en övertygande helhet, som bjuder in människor till stadens rum (Gehl, 2010, sid. 195).

Sammanfattningsvis framkommer här att dagens stadsplanering i Sverige, har sitt ursprung i behovet av snabba förändringar och stort bostadsbehov, efter andra världskriget. Synen på naturen har förändrats genom historien från att vara resursbas till ett resursförvaltningsperspektiv. Idag görs planer och presentationer av planerare, och genom dessa har de möjlighet att påverka främjandet av en hållbar stadsutveckling. Stadsplaneringsarbetet kan delas in i tre skalor, där alla tre skalor bör integreras för en övertygande helhet. Dessa konklusioner om planerarens roll för en hållbar stadsutveckling, kommer att tas upp igen i den avslutande diskussionsdelen. Detta för att kunna utreda planerarens roll i förhållande till de olika frågeställningarna som varit vägledande i arbetet.

### 3. Vilka teman är viktiga för en hållbar stadsutveckling idag?

Som tidigare nämnt, har Sveriges regering tillsatt en Delegation för att på olika sätt stimulera en hållbar stadsutveckling. Deras arbete skall fokusera på;

- att utgöra en samlingsplats för projekt för hållbara städer
  - redovisa goda projektexempel för hållbara städer
  - främja arbetet och samverkan med miljöteknikutveckling och forskning
  - urskilja problem för hållbar stadsutveckling och förslag till åtgärder och lösningar
  - stärka den sociala delen i hållbar stadsutveckling
  - hantera statligt stöd för utveckling av hållbara städer
- (Delegationen för hållbara städer, online, 2012-04-06)

För att utreda vad en hållbar stadsutveckling innebär i Sverige idag, och hur man planerar för att främja denna utgår följande del av uppsatsen från Delegationens val av planeringsprojekt som tilldelats ekonomiskt stöd. Denna utgångspunkt har valts för att ge en grund för vilka aspekter som man menar bidrar till en hållbar stadsutveckling idag. Projekten är från 2010-års utdelning, eftersom en sammanställning för 2011-års projektbeskrivningar ej gjorts än då det var relativt nyligen de projekten blev tilldelade stöd. Det förefaller det sig väsentligt att utreda dessa projektbeskrivningar, för att skapa en aktuell bild av olika aktörers planeringsarbete som rör hållbar stadsutveckling. Delegation beskriver sin syn på de olika ansökningarna så här:

*"Ansökningarna speglar en medvetenhet om de komplexa frågor och stora utmaningar som städerna står inför. Mot denna bakgrund beskriver de sökande en bild eller vision av den hållbara och attraktiva staden. Här återges, om än starkt förenklad, en bild med ett särskilt fokus på den hållbara stadens fysiska form och det vardagsliv som formen möjliggör."*  
(Delegationen för hållbara städer, 2010a, online, sid. 9)

Här presenteras en sammanställd lista med aktör, tilldelad summa, och projektnamn, för de fjorton projekt som tilldelats ekonomiskt stöd år 2010:

- |  |  |
|--|--|
| • <b>Jönköpings kommun</b> - 2 600 000 kr<br><i>"Hållbara transporter - ryggraden i den hållbara staden"</i>                                 | • <b>Örebro kommun</b> - 600 000 kr<br><i>"Pulsåder i den hållbara staden"</i>                                   |
| • <b>Länsstyrelsen i Skåne län</b> - 114 000 kr<br><i>"Planeringsverktyg för beräkning av koldioxidutsläpp i blandstad"</i>                  | • <b>Karlstads kommun/Karlstadsbuss</b><br>- 2 100 000 kr<br><i>"Framtidens kollektivtrafik i Karlstad"</i>      |
| • <b>KTH, avd för Urbana och Regionala Studier</b><br>- 1 300 000 kr<br><i>"Att fläta samman socialt och ekologiskt i framtidens städer"</i> | • <b>Uppsala kommun, Fastighetskontoret</b><br>- 1 700 000 kr<br><i>"Uppsala - energi i den hållbara staden"</i> |
| • <b>IVL Svenska Miljöinstitutet AB</b><br>- 150 000 kr<br><i>"Samverkansplattform för eko-innovationer för hållbara stadsdelar"</i>         | • <b>Spridd AB</b> - 780 000 kr<br><i>"Från loftgångslänga till framtidens gröna sociala boende"</i>             |
| • <b>Ramböll Sverige AB</b> - 385 000 kr<br><i>"Grönskans roll i en klimatsmart stad"</i>  | • <b>Göteborgs stad</b> - 1 950 000 kr<br><i>"Centrala Älvstaden - vision och strategi"</i>                      |
| • <b>Borås stad</b> - 200 000 kr<br><i>"Strategisk långtidsplan för utvecklingen av cykelparkering i Borås"</i>                              | • <b>Plantagon International AB</b> - 150 000 kr<br><i>"Plantagon vertical farming, Botkyrka"</i>                |
|  | • <b>Plantagon International AB</b> - 150 000 kr<br><i>"Plantagon vertical farming, H+ Helsingborg"</i>          |
|  | • <b>Arkitekturmuseet</b> - 900 000 kr<br><i>"Portal till den hållbara staden"</i>                               |

(Delegationen för hållbara städer, 2010b, online)

Efter närmare genomläsning av beskrivningarna till projekten som tilldelats ekonomiskt stöd kan det konstateras att vissa teman är gemensamma för flera av dem. De ord och begrepp som är återkommande för flera av projekten har därför fått utgöra huvudrubriker nedan. Här presenteras alltså en tematiserad sammanställning av projekten som tilldelats ekonomiskt stöd från Delegationen för hållbara städer, detta för att förtydliga vad man menar bidrar till en hållbar stad i Sverige idag, och hur man kan planera för att främja en hållbar stadsutveckling. Nästan alla projekt beskriver flera av följande teman. För att få en bredare bild av dagsläget och vidga synen på en hållbar stadsutveckling tas också åsikter från andra referenser upp i den tematiserade presentationen nedan.

### 3.1 TEMA: Matproduktion

Två av de fjorton projekt som beviljats ekonomiskt stöd gäller vertikala växthus som ska användas för matproduktion. Syftet med dessa projekt är att säkerställa framtidens matproduktion. Genom utrymmeseffektiva växthus i staden, behöver man inte utnyttja åkermark som på sikt inte kommer att räcka om världens befolkning fortsätter att konsumera i samma takt som nu (Delegationen för hållbara städer, 2010b, online, sid. 33 f).

Johansson och Orrskog tar också upp vikten av att organisera matproduktionen i städerna, då människor ständigt måste ha tillgång till mat och vatten och Sverige har goda förutsättningar för att försörja sig lokalt när det gäller mat. De menar också att färre och större produktionsställen gör att transporter blir längre, men då transporter fortfarande är relativt billigt klarar sig denna storskaliga mathantering bra ännu. De påtalar också att vi verkligen borde satsa på att hålla landskapet öppet och på att hålla transporter inom jordbruk och matproduktion så korta som möjligt (Johansson & Orrskog, 2002, sid. 77 f f). Projektbeskrivningarna med vertikala växthus tar också upp det minskade transportbehovet som en miljömässig fördel, då de istället kan leverera färska råvaror direkt till konsumenten (Delegationen för hållbara städer, 2010b, online, sid. 33 f). Det är således tydligt att temat matproduktion tangerar trafiktemat.

### 3.2 TEMA: Sociala aspekter

Ett par av projekten som beskrivs i sammanställningen handlar till stor del om den socialt hållbara staden. Kungliga Tekniska Högskolan menar i sin projektbeskrivning att det finns ett behov av att både anlägga ett rättviseperspektiv på miljöarbetet, och att se till sociala normer i aktuella stadsbyggnads- och stadslivsmönster. Vidare menar de att deras projekt bidrar till hur sociala perspektiv kan integreras i planering för hållbara städer, då de ser detta som avgörande för att kunna uppfylla de nationella miljö kvalitetsmålen (Delegationen för hållbara städer, 2010b, online, sid. 11 f). Även Ullstad menar att social hållbarhet innebär att staden ska hänga samman och vara tillgänglig för alla (2008, online, sid. 32).

Spridd AB's projekt visar på betydelsen av den sociala biten för den hållbara staden då de skriver att; *"Den större boytan har för många inneburit ökad komfort, men för många också brist på social gemenskap"* (Delegationen för hållbara städer, 2010b, online, sid. 29). De menar vidare att miljömässiga och sociala vinster kan fås genom nytänkande vid användning av boendeytor. På liknande sätt tar Ullstad upp ämnet, då han menar att storskalig bebyggelse och isolerade eller avskilda delar av staden skapar en fysisk segregation. Vidare står det om stadsstrukturer som förutsätter bilism, är inte bara resursslösande, utan också orättvisa och uteslutande (Ullstad, 2008, online, sid. 32). Följaktligen tangeras trafiktemat även här.

### 3.3 TEMA: Boende

Fastighetskontoret i Uppsala, visar med sitt projekt att de tydligt vill satsa på hållbara energilösningar för boende, då deras mål är att skapa ett plusenergiamråde. Även Spridd AB belyser temat då de har som mål att arbeta fram ett exempel på hur bostäder från miljonprogramsområden kan bli framtidens gröna sociala boende. Göteborg stad tar också upp boendet i sin projektbeskrivning. De avser utgå från den befintliga staden och utveckla den främst genom komplettering i de centrala delarna, som tidigare mestadels utgjorts av hamn- och industriområden (Delegationen för hållbara städer, 2010b, online, sid. 26 f f).

Även Ullstad tar upp vikten av att utgå från den befintliga staden. Han menar att en viktig utgångspunkt för en hållbar utveckling är att precisera stadens befintliga värden och därefter avväga dem mot hållbarhetens krav för att kunna komma fram till hållbara och långsiktiga lösningar (Ullstad, 2008, online, sid. 15). För att bättre förstå vad författaren menar finns ett exempel senare i boken, där en befintlig struktur i staden tas upp som behöver en hållbar lösning. Ullstad beskriver miljonprogrammets storskaliga bostadsområden, vilka måste upprustas och samtidigt bli mer energisnåla och få en bättre lägenhetssammansättning för att bli attraktiva stadsdelar (a. a, sid. 47).

Jönköpings kommun menar att boendet tydligt hör ihop med trafikfrågan, då behovet av hållbara transporter är mycket stort eftersom det planeras för ca 12 000 nya boende och 6 000 ytterligare arbetsplatser i centrala delar av staden. Även Länsstyrelsen i Skåne pekar på sambandet mellan trafiken och bostäder då de anser att det finns möjligheter att påverka olika strukturer i staden när ny bebyggelse planeras, och detta kan göras i en mer eller mindre hållbar riktning (Delegationen för hållbara städer, 2010b, online, sid. 2 f f).

### 3.4 TEMA: Delaktighet

Det krävs mer delaktighet, bättre information och kommunikation för att skapa en hållbar stad, vilket framgår av flera projektbeskrivningar. Ett projekt som tydligt visar på detta handlar om en samverkansplattform som skall fungera genom dialog och samarbete mellan olika intressenter. Detta är i fokus för ett projekt i Stockholm som tilldelats ekonomiskt stöd (Delegationen för hållbara städer, 2010b, online, sid. 13). Arkitektmuséet har också beviljats stöd för att skapa en digital portal som ska förmedla kunskap om hållbar stadsutveckling, aktuella byggprojekt samt senaste forskningen om hållbar stadsutveckling. Vidare menar de att grunden till denna idé ligger i att det finns ett stort behov av att olika aktörer som arbetar med hållbar utveckling snabbt kan förmedla sin kunskap (a. a, sid. 36).

Flera projekt som inte har delaktighet, information eller samverkan som huvudsyfte tar ändå upp ämnet. Där kan Karlstad kommun nämnas, vilka menar att en viktig del för att utreda nya trafikmöjligheter är att ha en dialog med resenärer, boende och andra parter (a.a, sid. 24). Jönköpings kommun tar också upp ämnet delaktighet i deras projektbeskrivning och menar att de i sitt projekt för hållbara transporter vill sprida information till allmänheten om resvanor och resealternativ. De vill också dela med sig av sin kunskap om deras undersökningar och lyckade åtgärder (a. a, sid. 3). Även Spridd AB och Göteborgs stad tar upp temat dialog som en del av deras projekt, som annars främst handlar om att utveckla boendet. I Göteborg avser de att arbeta med en kommunikatör för att hela tiden utveckla processen och metoderna kring kommunikationen, medan Spridd AB's resultat ska innefatta en dialogprocess (a. a, sid. 29 f f). Kungliga Tekniska Högskolan betonar också vikten av att arbeta med dialog i sin projektbeskrivning (a. a, sid. 12).

Samverkan och kommunikation mellan olika sektorer är också något som Delegationen för hållbara städer understryker. De menar att det behövs bättre upplysning om hur ledarskap

påverkar detta (Delegationen för hållbara städer 2010a, online, sid. 12). Sveriges regering menar i skrivelsen *Strategiska utmaningar – En vidareutveckling av svensk strategi för hållbar utveckling* (2005, online, sid. 54) att delaktighet, ledarskap och samordning bedöms vara förutsättningar och viktiga ämnen för att lyckas med hållbarhetsarbetet. Vidare menar de att delaktighet också är en grundläggande förutsättning för arbetet med hållbar utveckling. För att realisera visionen om ett hållbart samhälle måste den förankras i hela samhället genom en demokratisk process. Detta kommer att kräva fortsatta satsningar för att skapa dialog om förbindelsen mellan människors värderingar och livsstil samt mellan lokala och globala hållbarhetsprogram (ibid.).

### 3.5 TEMA: Utvecklandet av planeringsverktyg

Med verktyg menas här något slags underlag som hjälper planeraren att lösa problem i sitt arbete. Det kan röra sig om analyser, böcker, programskrifter, eller något annat som fungerar som ett stöd för planeraren i sitt arbete. Att det ekonomiska stödet främst skall användas till att utveckla nya metoder, modeller eller strategier framgår av flera projektbeskrivningar. Det kan också handla om studier, utredningar och analysarbete för att kunna få en förändring eller utveckling till stånd. Länsstyrelsen i Skåne län beskriver att behovet av konkreta planeringsverktyg är stort, och ett av målen i deras projekt är därför att uppgradera ett ganska enkelt planeringsverktyg till att fungera för en blandstad istället för endast bostadsbebyggelse (Delegationen för hållbara städer, 2010b, online, sid. 5). Ett generellt behov av planeringsmetoder och verktyg verkar finnas då även Borås stad tar upp att det idag finns lite erfarenhet av att metodiskt, systematiskt samt strategiskt planera för cykelparkeringar i städer. Vidare menar de att det ekonomiska stödet kommer att bidra till att en fördjupning av analysarbetet för dessa planeringsstrategier kan genomföras (a. a, sid. 22). Även Delegationen för hållbara städer beskriver att det behövs mer information om olika processverktyg och metoder för att få ett integrerat synsätt. De menar vidare i sin rapport att det ligger en stor utmaning i att staden idag är mycket komplex och att detta kräver en bred kompetens, samverkan och ett integrerat synsätt (Delegationen för hållbara städer 2010a, online, sid. 13).

Även Kungliga Tekniska Högskolan vill i sitt projekt ta fram konkreta metoder och verktyg som ska integrera sociala och ekologiska aspekter i den hållbara staden. Detta för att hjälpa kommuner, bostadsbolag och andra aktörer i deras arbete (Delegationen för hållbara städer, 2010b, online, sid. 12). Ramböll Sverige AB tar också upp beräknings- och bedömningsmodeller som ett steg i sitt projekt, då de ämnar använda det statliga stödet för att utföra analysarbete (a. a, sid. 17). Även Göteborgs stad tar upp temat då de beskriver att ett av deras delmål är att utveckla workshopen som redskap under processen (a. a, sid. 31).

### 3.6 TEMA: Trafik

Nio av de fjorton projekt som tilldelats ekonomiskt stöd nämner något om trafik eller transporter i projektbeskrivningarna, medan fem av dem till största del handlar om trafik på något sätt. Det kan röra sig om utvecklande av cykel-, tåg-, buss-, eller andra typer av transportlösningar. I Jönköpings kommun menar de att det mest väsentliga i arbetet med att åstadkomma en hållbar stad är att skapa hållbara transporter för invånarna i staden (Delegationen för hållbara städer, 2010b, online, sid. 2). Borås stad avser göra en strategisk långtidsplan för utvecklingen av cykelparkeringar i staden. Där är målet att underlätta för hållbara resor och en klimatsmart livsstil och bidra till att cykeln utgör en större del av resorna i staden (a. a, sid. 22). Länsstyrelsen i Skåne län menar att trafiken är det största hotet mot



miljön, tillsammans med den ökande konkurrensen om marken (a. a, sid. 5). Även Naturvårdsverket belyser trafikens inverkan på miljön. De menar att det främst handlar om trafikens utsläpp; koldioxid, svavel, kväveoxider samt kolväten, som har stor inverkan på miljön och Sveriges miljökvalitetsmål. Men även buller och den direkta påverkan på människors liv och hälsa tas också upp som en medverkande faktor i sammanhanget. Vidare beskriver de att trafiken berör alla miljökvalitetsmål samt cirka två tredjedelar av dess understödjande delmål. (Naturvårdsverket, 2005, sid. 19 f f). Att trafiken utgör en av de viktigaste delarna för en hållbar stad beskrivs tydligt även av Johansson och Orrskog som skriver; ”Att lösa behovet av rörlighet är vår största utmaning när vi ska bygga ett hållbart samhälle” (2002, sid. 139).

För att få helhetsbilden av trafikens betydelse för hållbarhetsutvecklingen av svenska städer idag bör även Karlstad och Örebro kommuns projektbeskrivningar belysas. I Örebro vill kommunen investera i ett resecentrum som ska utgöra knutpunkt för det hållbara resandet. Karlstad kommun vill utreda och utveckla ett nytt kollektivtrafikstråk genom hela tätorten. De menar att ett attraktivt transportsystem med låg klimatpåverkan är en betydelsefull del av en hållbar stad. Vidare anser de att fotgängare, cyklisterna och kollektivtrafikanterna bör få tydliga konkurrensfördelar mot bilen. Fördelarna kan handla om minskad restid, högre kvalitet och samspel med bebyggelsen (Delegationen för hållbara städer, 2010b, online, sid. 23 f).

Flera projektbeskrivningar tar upp ämnet trafik som en del av projektet. Där kan Rambölls projekt nämnas som exempel, då de menar att satsning på produktion av frukt och grönt i staden kan minimera transporter och bidra till minskade koldioxidutsläpp. De anser vidare att detta måste tas i beaktande då den framtida staden planeras (a. a, sid. 17). Även fastighetskontoret i Uppsala tar upp trafiken på liknande sätt i sin projektbeskrivning. De avser upprätta ett hållbarhetsprogram för ett nytt bostadsområde, där en utredning för ett klimatneutralt transportsystem inom området och till staden skall genomföras (a. a, sid. 26).

Andra källor tar också upp trafiken som en stor utmaning för en hållbar stadsutveckling. Ullstad skriver ”Staden lever bara där fotgängare får rum” (2008, online, sid. 46). Han anser att det inte är rimligt att gå med på att bilen tränger undan människorna i staden. Vidare skriver han att det inte är staden som ska rätta sig efter bilen, utan bilen som ska anpassas efter staden. Gehl belyser ämnet på liknande sätt, i boken *Cities for People*, där han menar att människans utgångspunkt är att gå. Han anser att människan är skapad för att gå, och livets historia utvecklas när vi går och omger oss med andra människor (Gehl, 2010, sid. 19).

I boken *Trafiken i den hållbara staden* står det att transporterna utgör en avgörande roll för en hållbar utveckling. Där beskrivs några viktiga aspekter som visar på detta, där en av dem är luftföroreningarna som trafiken bidrar till. Det nämns också att trafiken medverkar till trängselproblem, buller, hälsoproblem, otrygghet och ökar barriäreffekter (Jonsson och Wahl, 2008, sid. 40). Även Delegationen för hållbara städer tar upp ämnet transport. De anser att kollektiva och koldioxidneutrala transporter bör vara vägledande i början av nya stadsplaneringsprojekt (Delegationen för hållbara städer, 2010a, online, sid. 13). Sammantaget av denna genomgång visas att temat trafik är allestädes närvarande för dagens hållbara stadsplaneringsprojekt;

- som transporter inom *matproduktion*
- det tangerar *sociala aspekter* av hållbarheten genom olika faktorer, som exempelvis att storskalig infrastruktur lett till fysisk segregation i vissa stadsdelar
- det påverkar *boendet*, då bland annat fler bostäder kräver nya infrastrukturlösningar
- *delaktighet* är ett viktigt angreppssätt för att kunna ändra och påverka trafikfrågorna
- nya och uppdaterade *planeringsverktyg* behövs för att hjälpa planerare att behandla trafikfrågor i planeringsprocessen

## 4. Tema trafik med exempel i Malmö stad

För att få en bakgrundsförståelse för temat trafik, som framkommit vara av stor betydelse för hållbar stadsutveckling i förra avsnittet, ges här en inledande bild av infrastrukturens utveckling. Detta också för att kunna utreda hur planerare kan främja en hållbar stadsutveckling idag. Den följs av en kort sammanfattning av Malmö. Sedan presenteras två exempel från Malmö som behandlar ämnet trafik och hållbar stadsplanering. Då det finns relativt många projekt att välja bland, har här ett projekt som räknas som ett av de största planeringsprojekten i staden valts ut, samt ett projekt i en mindre skala. Detta tros ge en bred bild av hur Malmö arbetar med hållbar stadsplanering på olika nivåer.

### 4.1 Trafik – en inblick då och nu

Under 1800-talet började väg- och järnvägsbyggandet breda ut sig och dessa innovationer ledde vidare till 1900-talets stora utveckling av människors geografiska rörlighet (Jonsson & Wahl, 2008, sid. 17). De menar att tillkomsten och utvecklingen av större samhällen har sitt ursprung i människors möjligheter att kunna förflytta sig. Vidare beskriver de att människors behov och sätt att resa har förändrats successivt i och med att utvecklingen för nya transportmedel gått framåt. De förändrade behoven har i sin tur många gånger uppmuntrat till vidare utveckling av färdmedel och infrastruktur (a. a, sid. 11). Cykeln är egentligen det transportmedel som haft störst vikt för flest människor under 1900-talet. Trots detta, är personbilen och den utvecklade infrastrukturen katalysatorn för människans ökade rörlighet, och denna har inneburit största möjligheterna till personlig och ekonomisk frigörelse (a. a, sid. 17).

Persson skriver i boken *Grön väg – Idéer för hållbara trafiklösningar* om den explosionsartade ökningen av resor under 1900-talet. 900 meter förflyttade sig varje person i genomsnitt per dygn i Sverige under 1910-talet. Under 60-talet var den siffran uppe i 20 000 meter, och på 80-talet 40 000 meter (Persson, 1996, sid. 6). I sammanhanget för denna uppsats är det relevant att ställa frågan; vad har detta ökande resande lett till, och hur samverkar det med stadsplanering? Faskunger menar i rapporten *Aktiv transport – på väg mot bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik* (2008, online, sid. 11) att bilen möjliggjort för ökad mobilitet, men samtidigt medverkat till ett framtingat transportbehov i vardagen genom att avstånden till målen har ökat. Det ökande bilåkandet har fört med sig en infrastruktur som främst anpassats för bilismens förutsättningar och behov.

Falkheden beskriver i boken *Bor vi i samma stad?* problematiken mellan stadsstruktur och energianvändning. Hon ger som exempel att dagens utveckling mot allt tätare städer förvisso ger förutsättningar för minskat resande, men ofta är det fler faktorer som spelar in än bara närhet till olika målpunkter. Därför menar författaren att det finns anledning att ställa frågan; vilken typ av åtgärder är egentligen mest effektiv för att minska bilresandet och trafikproblemen som finns i staden? Är det kanske förtätning, rumsliga och fysiska strukturella förändringar så som nya trafikleder, avgiftsfri kollektivtrafik, gratis cyklar åt alla, trängselavgifter eller attraktiva gröna miljöer i närheten av där människor bor och arbetar (Falkheden, 2005, sid. 77)?

Jonsson och Wahl beskriver också att efter bilens intåg i samhället, på 1950-talet, har den spelat en dominerande roll för samhällsplaneringen (2008, sid. 20). Gehl berättar att vi nu, lyckligtvis, börjar skönja resultaten av uppmaningarna för ökad gång- och cykeltrafik i städerna, som tidigare dominerats av biltrafik och år av försummelse av den mänskliga skalan (Gehl, 2010, sid. 13). Faskunger tar upp ämnet på liknande vis och menar att på senare år har frågor om tillgänglighet, säkerhet och trygghet för fotgängare och cyklister fått allt större

fokus. Vidare beskriver han att många kommuner fått en ökad insikt om behovet av att uppmuntra mer hållbara transportmedel, och därför har ämnet hamnat högre upp på dagordningen (Faskunger, 2008, online, sid. 11).

Sammanfattningsvis syns det tydligt att trafiken utgör en betydande del av dagens samhälle och kommer även att spela en viktig roll i framtiden. Bilen har haft stor betydelse för stadsplaneringen, och dess inträde i staden har påverkat stadsstrukturer, bland annat genom att planerare har format staden för att främja bilismen. Men vad är hållbart i dagens samhälle, vilka trafikslag bör man planera för att främja användandet av idag och hur gör man det? Detta måste också tas i beaktande i samband med att städerna blir allt tätare. Men blir det närmare mellan målpunkter, med tätare städer?

## 4.2 Vilka mål och strategier har Malmö stad för hållbar trafikplanering?

Malmö stad har ett lokalt Agenda 21-program som upprättades år 1997. Där står det att staden skall sträva efter att vara en föregångare för hållbar utveckling genom sitt agerande i det dagliga arbetet och i det långsiktiga planerandet. Vidare står det att staden aktivt måste uppmuntra och underlätta för organisationer, företag och enskilda människor att delta i Agenda 21 (Malmö Stad, 1997, online, sid. 3).

Malmö är idag en stad i en expansiv region och fortsätter staden att växa som förutspått kan trafiken komma att öka med 50 % (Malmö Stad, 2004, online, sid 10).

Kommunfullmäktige antog år 2004 en strategiplan för trafiken i Malmö stad. Där står att den grundläggande strategiska frågan är hur det ökande resande- och transportbehovet skall tas omhand. Trafikstrategin i Malmö har delats in i tre huvudmål; trygg och tillgänglig stad för Malmöborna, en starkare region samt effektivare transporter (a. a, sid 14).

- *Trygg och tillgänglig stad för Malmöborna* - Detta huvudmål fokuserar på trafiksystemets fysiska utformning samt invånarnas resor inom staden. I detta mål tas trafiksystemets utformning upp, både i detaljer och helhetsmässigt eftersom det har stor betydelse för upplevelsen av staden. Det som nämns här handlar om utvecklandet av lokal kollektivtrafik och cykelnät, skapa tryggare miljöer och smartare parkeringar samt att sprida Citytunnelns effekter och att bibehålla tillgängligheten.
- *En starkare region* - Resorna till och från Malmö är fokus för detta huvudmål. Detta för att vidareutveckla Malmös roll i ett regionalt sammanhang och vara en aktiv part i det regionala samarbetet. Här handlar det om att knyta samman Skåne med hjälp av Citytunneln, vidareutveckla Öresundstågstrafiken samt att förtäta i stationsnära lägen.
- *Effektivare transporter* - Detta mål handlar om att effektivisera utnyttjandet av trafiksystemet för både människor och frakt. För att göra detta behöver trafiksystemet nya lösningar, och en tydligare styrning av trafiken med hänsyn till miljön. Man behöver också skapa möjligheter för nya resvanor. (Malmö Stad, 2004, online, sid 14 f).

### 4.3 Citytunneln

”Med Citytunneln blir Malmö en storstad. En stad med puls och stora möjligheter” (Malmö stad, 2010, sid. 75). När det år 1994, började planeras för Öresundsbron fanns det redan då, idéer om att bygga en tågtunnel genom Malmö för att fånga upp fler resenärer. De första idéerna handlade om att bygga ut Kontinentalbanan som korsar flera bostadsområden idag, men inte åker genom centrumkärnan, vilket skulle innebära en risk för utarmning av Malmös centrala delar. Den andra idén gällde en tunnel som istället skulle stärka stadskärnan och ha stationer vid viktiga arbets- och bostadsområden, vilket var den vinnande idén som ledde till Citytunneln (Malmö stad, 2010, sid. 70 f f).

Första avtalet undertecknades år 1997 och det första spadtaget togs av statsminister Göran Persson år 2005. Fem år senare invigdes Citytunneln. Den består av sex kilometer räls i tunnel och elva kilometer på mark. Totalt omfattar den 17 kilometer järnväg och sträcker sig från Malmö centralstation i norr, förbi Triangeln och station Hyllie och sedan vidare söderut mot Öresundsbron (Malmö stad, 2010, sid. 70).



Figur 1. Citytunneln, Malmö C. (Foto: Ida Blank, 2012-05-06)

Malmö stad satsade en miljard på Citytunneln, men lika mycket pengar har investerats i att forma stadsmiljön kring den. Man menar att Malmö innerstad har utvecklats samtidigt som Citytunneln förverkligades. Det viktigaste beslutet för stadsutvecklingen var att de år 1995 valde att lägga den kommande högskolan i centrum, istället för i utkanten av staden. Det gav centrumkärnan en tyngd som gjorde det möjligt att senare satsa på att utveckla södra Malmö. Högskolans nya läge har också påverkat, och gett innerstaden en ny karaktär och ett bättre underlag för service, som exempelvis caféer och restauranger (Malmö stad, 2010, sid. 112 f).

Citytunneln har kommit att få två olika funktioner för Malmö stad; att fungera som koppling mellan Öresundsbron, samt att utgöra ett hjälpmedel för att utveckla centrum och Hyllie i söder. Huvudfrågorna i planarbetet har bestått i tunnelns sträckning och stationernas placering (a. a, sid. 113). De olika stationerna har lite olika funktioner. Läget vid Malmö central är av regional betydelse och samverkar med högskolan och ny bebyggelse i Västra hamnen. Stationsplaceringen vid Triangeln fångar upp resenärer från sjukhuset, södra delarna av centrum samt många boende. Där finns ett stort reseunderlag och vissa prognoser pekar på att Triangeln kommer att få fler resenärer än Malmö C. Läget är också gynnsamt för handeln i centrum. Stationen vid Hyllie har länge varit en planeringsfråga för framtida utvecklingsområde. Malmö Arena är redan på plats där, och planer för mer bebyggelse är redan långt gångna (ibid.).

*”Men visionen är mycket större än bara ett infrastrukturprojekt för snabba resor i Malmö. Citytunneln ska betraktas som ett verktyg för att utveckla både staden och regionen. Tunneln blir därmed en hävstång för utveckling av såväl arbetsmarknad som utbildning och kultur: en ny motor i regionförstoringen, som samhällsplanerarna kallar det”*  
(Malmö stad, 2010, sid. 82)

Så beskrivs Citytunneln av Malmö stad för att visa på tunnelns starka betydelse för hela regionen. De menar vidare att det krävs en hållbar stadsutveckling med attraktiv kollektivtrafik för att Malmö ska vara en lika attraktiv stad för nästa generation som den är för oss idag. Vilket tunneln bidrar till, då det blir allt mer självklart med ett hållbart resande till och från Malmö (Malmö stad, 2010, sid. 70). Citytunneln passar därför Malmö stads trafikstrategis huvudmål *för en starkare region*, där resorna till och från Malmö är huvudfokus (Malmö Stad, 2004, online, sid 15). Varje år ökar antalet kollektivtrafikresenärer i Öresundsregionen, och framför allt ökar antalet människor som arbetspendlar till och från Malmö. Detta utgör en viktig anledning till varför Citytunneln byggdes, då tunneln medverkar till att minska pendlingstiderna och kan svara på det ökade trycket för arbetspendlingen (Malmö stad, 2010, sid. 72).

Som tidigare konstaterats i uppsatsen är delaktighet ett viktigt ämne för att genomföra, utveckla och driva projekt. Även här tas ämnet upp och Malmö stad skriver att; *”Information är a och o i allt påverkansarbete”* (a. a, sid. 93). Vidare menar de att öppenhet och ärlighet i dialog med opposition, media och sakägare är en kritisk framgångsfaktor. Informations- och dialogarbetet började redan i slutet på 80-talet för Citytunneln. Det var nämligen redan då som en idé dök upp i Malmös planarbete och ett par år senare publicerades ett informationsblad om Citytunneln, där allmänheten kunde läsa om idén (ibid.).

Malmö stad menar att detta omfattande informationsarbete varit viktigt även under processens gång, för att skapa ett intresse och en förståelse för avstängda gator och platser. De upplyser om att sinnesupplevelser är ett bra sätt att sprida information och öka intresset, med ett exempel i Hyllie. Då det planterades bokträd på stationstorget i Hyllie kunde förbipasserande människor kika in genom små hål i ett plank som omgärdade platsen under byggnationen. För att förmedla visionerna till invånare och politiker i staden var det också viktigt med bra illustrationer som kunde gestalta möjligheterna (Malmö stad, 2010, sid. 71 f).

Runt om i Europa byggs tunnlar som liknar Malmös citytunnel och studiebesök var en inspirationskälla i arbetet. Ett nära exempel är metrobygget i Köpenhamn, vilket bidrog med nyttiga erfarenheter då berget där består av kalksten, precis som i Malmö (a. a, sid. 71 f f). Totalt gjordes fem till tio studiebesök och detta var ett sätt att skapa ett bra och nära samarbete och samtidigt få ny kunskap, nätverka och få nya idéer till lösningar (a. a, sid. 100).

En viktig lärdom, menar Malmö stad är att skaffa tydliga spelregler redan från början. Som exempel tas här upp en frivillig miljöprövning av Citytunneln som gjordes år 2002. Detta för att förankra tunneln hos Malmöborna och ge projektgruppen som arbetade med tunneln ett tydligt regelverk (ibid.).

Citytunneln har inneburit ett startskott för nästa steg i utvecklingen av Malmö. Det finns flera framtida projekt som är tänkta att utveckla staden vidare. I kontexten kan Malmöringen nämnas, där Kontinentalbanan och Citytunneln bildar en ringlinje med Pågatåg genom Malmö stadsdelar. Malmöringen kan komma att innebära förbättrad integration genom att östra delar av Malmö kopplas samman med Citytunneln och kan därmed utvidga arbetsmarknaden där. Ett annat sätt att få Malmö att växa och utvecklas vidare är att fortsätta redan påbörjade utbyggnadsprojekt, så som Hyllie, Västra hamnen och Malmö C (Malmö stad, 2010, sid. 121 f).



Figur 2. Ingång till tunneln från Anna Lindhs plats.  
(Foto: Ida Blank, 2012-05-06)

För att se hur planeringsprojektet med Citytunneln lyckats, presenteras här också slutsatser av andra, aktuella referenser. Isberg skriver i artikeln *Citytunneln har lång väg kvar till målet* (Isberg, 2011, online) att antalet tåg genom Malmö ökat kraftigt sedan Citytunneln öppnade och resandet i Skåne fortsätter att slå rekord. Vidare menar han att Skånetrafiken ändå har långt kvar till att nå målet, då antalet dagliga resenärer är 58 000, medan målet ligger på

70 000. Författaren tar också upp svårigheterna med att utreda hur mycket tågresandet ökat och hur stor effekt Citytunneln haft på resandevanorna. Där står att problematiken ligger i att personalen som ska räkna antal resenärer har svårt att hinna med i rusningstid, och därför blir resultatet underskattat. Att tunneln ändå anses vara ett framgångsprojekt och föredöme, visas då Citytunneln tilldelades *Stora Samhällsbyggarpriset* år 2011. Detta pris ska gå till ”*en byggnad eller anläggning av hög kvalitet, tillkommen genom en föredömlig samverkan mellan de olika aktörerna i samhällsbyggnadsprocessen*” (Sveriges Arkitekter, online, 2012-05-11). I motiveringen står det att det är ett föredömligt projektgenomförande då arbetet genomförts metodiskt med tydligt ledarskap, samt med prestigelöshet och öppenhet för olika kompetenser.

Tydligt är att Citytunneln varit ett långsiktigt planeringsprojekt, vilket återanknyter till Malmö stads lokala Agenda 21-program. I programmet står även att staden aktivt måste uppmuntra och underlätta för organisationer, företag och enskilda människor att delta i Agenda 21. Detta är svårare att få konkreta besked för gällande Citytunneln, men klart är att olika verksamheter kring de nya stationerna gynnats samt att enskilda människor fått bättre rörelsemöjligheter för ett hållbart resande då tunneln inneburit fler tåg, och kortare restider.

#### 4.4 Bike and Ride, Hyllie

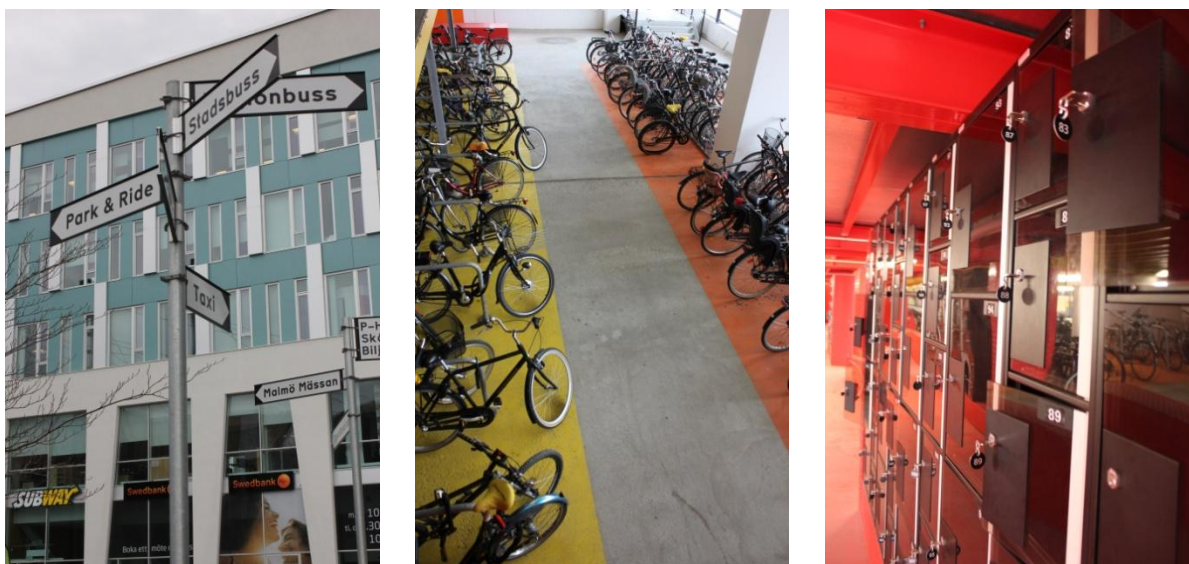
Vid Hyllie station finns det en cykelparkering som utgör exempel för hur Malmö stad idag planerar för hållbara trafiksystem (Malmö stad, online, 2012-04-26). Detta knyter an till Citytunneln då stationen i Hyllie planerats bli den stora knutpunkten för kollektivtrafik i södra Malmö (Malmö stad, 2010, sid. 75). Med cykelparkeringen, som har namnet Bike and Ride, är målet att uppmuntra fler att cykla till tåget eller bussen. Detta genom att erbjuda tillgängliga, trygga, säkra och bekväma cykelparkeringar med god service. Tanken bakom cykelparkeringens placering är att det ska vara smidigt att byta transportmedel. Servicen som erbjuds där är bland annat; toalett och dusch, möjlighet att låsa in hjälm, kläder och cykel, serviceutrymmen där cykeln kan repareras och tvättas samt information om tåg- och busstider (Malmö stad, online, 2012-04-26). Malmös första Bike and Ride-parkering ligger alltså i Hyllie, men det planeras också för liknande cykelparkeringar vid de båda andra stationerna som Citytunneln innefattar, det vill säga stationen vid Triangeln och Malmö C (Malmö Stad, 2012, online, sid 20).

Malmö stad har tagit fram en handbok med titeln *Cykelgarage: inspiration idéer och hårda fakta för dig som planerar för cykel i stan*. Den riktar sig till cykelplanerare och arkitekter och skapades inför planeringen av cykelparkeringarna i Malmö (Malmö stad, online, 2012-04-26). För att utreda hur man resonerat vid planeringen av cykelparkeringen i Hyllie presenteras här en kortfattad sammanställning av handboken.

Handboken går igenom de viktigaste punkterna som man bör överväga när man ska planera för ett cykelgarage. Där tas upp att parkeringen bör ha ett bra läge och vara placerad så nära målet som möjligt och det ska vara lätt att ta sig in och ut ur garaget med cykeln under alla årstider (Malmö Stad, 2009, online, sid 9). Vidare beskrivs vikten av att låta cyklarna och cyklisterna ta plats i staden. Detta för att markera att de prioriteras i samhället och på så vis kan en höjning av färdmedlets status ske. Cykelgaragen bör ha två ingångar och ha bra belysning för att utgöra en trygg och säker plats, menar Malmö stad. Dessutom bör cykelparkeringen synas väl, och vara lätt för cyklister att hitta med hjälp av utformning, skyltning och placering. Det är också viktigt att cykelställen är stabila och att cyklister kan låsa fast sin cykel i stället. Även tillräckligt med utrymme för att smidigt kunna lämna, låsa och hämta sin cykel, är viktigt. Dagens cyklar kan se ut på många olika sätt, och därför måste också cykelställen vara anpassade för denna variation.



För att få fler att välja cykeln framför bilen krävs det att också att cyklisterna erbjuds något lite extra. Därför kan cykelparkeringsgaragen exempelvis erbjuda service av olika slag, kanske en cykelverkstad som reparerar cykeln medan ägaren är på jobbet, eller erbjuder cykeluthyrning. Det är också en fördel om det finns biljettautomater i garaget samt informationsskyltar om tåg- och busstider för att underlätta för transportbyte. Att också utnyttja platsen, göra något spännande och upplevelserikt av cykelparkeringsgaraget är också viktigt, enligt handboken (Malmö Stad, 2009, online, sid 10 f).



Figur 3, 4 samt 5. Figur 3 visar skyltning på Hyllie torg som hjälper cyklisten att hitta cykelparkeringen. Figur 4 demonstrerar att det är olika färger på golvet i rummet för att underlätta för cyklisten att komma ihåg var cykeln är parkerad. Figur 5 visar att det finns möjlighet att låsa in hjälm och kläder på parkeringen i Hyllie (egen observation, 2012-04-27). (Foto: Ida Blank, 2012-04-27)



Figur 6 samt 7. Figur 6 demonstrerar att det finns utrymme för olika variationer av cyklar. Figur 7 visar att realtidsinformation om bussar och tåg syns tydligt vid entrén till parkeringen. (egen observation, 2012-04-27). (Foto: Ida Blank, 2012-04-27)

Vid planeringen och byggandet av cykelparkeringsgaraget i Hyllie verkar handboken följts till stor del. Läget för cykelparkeringen är nära stationen, och det tar ett par minuter att gå mellan dessa målpunkter, beroende på var cykeln parkeras. Det märktes dock att det finns vissa cyklister som tycker det är lite för långt, eftersom det stod cyklar parkerade precis utanför



rulltrapporna till Citytunneln. Service, så som toalett och dusch, möjlighet att låsa in hjälm, kläder och cykel, reparationsutrymme samt information om tåg- och busstider fanns i parkeringsgaraget, vilket är enligt beskrivningen i handboken. Det enda som saknades var biljettautomat (egen observation, 2012-04-27).

I Bike and Ride-projektet har projektledaren Tina Giannopoulou som arbetar på Malmö stad, haft en roll som inneburit ansvar för program och identifikation av vilka funktioner och tjänster anläggningen ska ha (Giannopoulou, Tina, muntligen, 2012-05-16). Hon menar att handboken varit ett väldigt viktigt verktyg i planeringen av cykelparkeringen i Hyllie. Den har fungerat som ett stöddokument för projektet, där olika medverkande aktörer lättare kunnat samverka när alla är överrens om vad som menas med cykelgarage och vilka funktioner som ska finnas där. Giannopoulou menar vidare att även studiebesök har varit ett betydelsefullt hjälpmedel för planeringen av cykelparkeringen. Det finns liknande cykelparkeringar i Holland som varit en stor inspirationskälla i arbetet. Där är systemet annorlunda än i Sverige eftersom det i Holland är själva stationen som själv ansvarar för all trafik på stationen. Vid nästan varje station finns bevakning, service, hyrcyklar och ett system för att ta bort bortglömda cyklar, och på så vis effektiviserar de utrymmet. I Malmö skulle ett liknande system vara behövligt, eftersom det också där finns en del cyklar som blir stående för länge och upptar plats (Giannopoulou, Tina, muntligen, 2012-05-16).

För att förstå hur cykelparkeringen hör ihop med Malmös strategier för hållbar utveckling ges här en bakgrund till detta. I *Trafikmiljöprogram för Malmö stad 2012-2017* (Malmö Stad, 2012, online, sid 21) står det om strategier och åtgärder som ska vara vägledande för utvecklandet av hållbara transportsystem i staden. En prioriteringsstrategi som är värd att nämnas i detta sammanhang handlar om att planera för goda kopplingar mellan trafikslagen. Detta för att se till hela resan och kunna sammanlänka gång-, cykel-, och kollektivtrafik (ibid.). Malmö stad menar vidare att *"Park and ride-anläggningar och smidiga bytespunkter är exempel på sådant som gör att hela resan ska kunna flyta utan störningar"* (Malmö Stad, 2012, online, sid 22). Att planera ur ett större perspektiv och se till hela resvägen måste vara vägledande planeringsprinciper vid framtida stadsutveckling. Det handlar också om att gång-, cykel-, och kollektivtrafik ska hålla en jämn och hög kvalitet (ibid.). Att behandla resandet i ett större perspektiv verkar vara av stor vikt, då även Gehl menar att hela resan från hemmet till resmålet och tillbaka måste ses i sin helhet. Han anser att bra gång- och cykelvägar samt bra service på stationerna är viktiga delar för att ge bra bekvämlighet och trygghetskänsla (Gehl, 2010, sid. 107).

Giannopoulou understryker att Malmö stad arbetar mycket med *intermodalitet*, vilket, enligt nationalencyklopedin betyder *"kombinerad transport, transportsystem där olika transportmedel ingår"* (NE, intermodal, 2012-05-17) Där ingår att cykelparkeringen inte bara ansluter till tågstationen, utan det finns också en bilpool i byggnaden. Att Skånetrafikens resekort fungerar för den låsta cykelavdelningen är också ett bidrag för Malmö stads ambition att planera för hela resan. Giannopoulou påpekar också att trafikmiljöprogrammet innehåller en ny del där minskandet av biltrafikens andelar i centrala staden tas upp, vilket inte tidigare funnits i andra dokument (Giannopoulou, Tina, muntligen, 2012-05-16). Minskandet av biltrafiken och dess negativa effekter i staden handlar om att på så vis effektivisera markanvändningen samt åstadkomma en attraktiv stadsmiljö (Malmö Stad, 2012, online, sid 24). Gehl förklarar att främjandet av gång- och cykeltrafik inte varit självklart i stadsplaneringen tidigare eftersom stadsplanerare varit vana att i årtionden enbart planera för biltrafik (Gehl, 2010, sid. 114).

För att bredda bilden av cykel som transportmedel och förstå betydelsen av att satsa på cykelparkeringar idag, har jag studerat vad Faskunger, som har disputerat i *Fysisk aktivitet & folkhälsa* anser. Faskunger menar att det finns ett samband mellan omfattningen av

infrastruktur för gång- och cykeltrafik och det verkliga användandet av dessa. Ju större cykelvägnät som finns i staden, desto mer cykeltrafik. Han tar också upp att det finns en svensk cykelstrategi som visar på de stora bristerna i infrastrukturen för cykeltrafik i Sverige idag. Cykelstrategin föreslår bland annat att en förbättring av utbudet och kvaliteten av cykelparkeringar bör göras för att åtgärda en av dessa brister (Faskunger, 2008, online, sid. 17).

Faskunger belyser även att man måste uppmuntra människor som låter bilen stå och istället väljer cykeln, bland annat genom att erbjuda bra trafikmiljöer. För detta krävs det att cykeltrafik ges högre status genom att det ställs krav på kunskap och kompetens vid planeringen. Faskunger listar också upp vilka faktorer som behövs för att människor ska välja cykeln till arbetet, och listan börjar med elementära egenskaper, så som att personen kan cykla, att denne har en cykel, osv. Men att det finns låsanordningar och förvaringsutrymmen tas också upp som en bidragande faktor till att människor ska välja cykel som transportmedel. Även möjlighet till dusch, toalett och omklädningsrum på arbetsplatsen anses vara en viktig del i valet av transportmedel (Faskunger, 2008, online, sid. 18 f f). Att cykelparkeringen i Hyllie erbjuder detta, gör att de människor som kanske inte ska till jobbet, eller inte har möjlighet till att byta om, duscha eller gå på toaletten när de är framme vid slutmålet, kan göra det redan vid delmålet i Hyllie när de byter transportmedel.

Cykelparkeringen kan återkopplas till trafikstrategins samtliga tre huvudmål som nämndes tidigare; trygg och tillgänglig stad för Malmöborna, en starkare region samt effektivare transporter. Målet som behandlar *trygghet och tillgänglighet* är ämnen som också behandlats vid planeringen av cykelparkeringen, vilket framgår av redogörelsen av handboken. *En starkare region* är målet som handlar om att knyta samman Skåne med hjälp av Citytunneln, vilket är naturligt att Bike and Ride-parkeringen bidrar till då den ligger i anslutning till tunnelstationen i Hyllie. Det sista huvudmålet, *effektivare transporter*, kan även det sammankopplas till projektet med cykelparkeringen då parkeringen anlades med anledning att skapa smidigare och snabbare byte mellan transportsätt. På så vis uppfyller cykelparkeringsprojektet således även delmålet för att skapa möjligheter för nya resvanor.

Cykelparkeringen i Hyllie rymmer 1000 stycken cyklar, och i dagsläget användes den av ungefär 650 personer. Ett år efter invigningen gjordes en undersökning av cyklisternas åsikter om cykelparkeringen och resultatet var väldigt positivt och Giannopoulou menar att Malmö stad är nöjda med projektet som det blev (Giannopoulou, Tina, muntligen, 2012-05-16).

## 5. Reflekterande diskussion

Det första målet med denna uppsats har varit att urskilja vilka aspekter man idag främjar vid planeringen för en hållbar stadsutveckling. Detta gjordes med utgångspunkt från de projekt som är beviljade stöd från Delegationen för hållbara städer. Det andra målet med arbetet har varit att med två exempel från Malmö stad, undersöka hur planerare kan främja en hållbar stadsutveckling, med fokus på trafik. Denna diskussion utgår från frågeställningarna som varit vägledande i arbetet och här tas de viktigaste slutsatserna upp tillsammans med mina egna reflektioner.

### 5.1 Går det att planera för att främja en hållbar utveckling och i så fall hur?

För att svara på denna breda fråga har jag valt att undersöka hur man idag planerar för att främja en hållbar stadsutveckling med utgångspunkt från de projekt som är beviljade stöd från Delegationen för hållbara städer. Detta gör att jag mer ställt frågan; hur planerar man för att främja en hållbar utveckling i Sverige idag? Detta är ett medvetet val jag gjort för att kunna hantera ovanstående fråga, begränsa arbetet och kunna få en större klarhet till svaret på frågan. Av uppsatsens redogörelse är det tydligt att det går att planera för att främja en hållbar utveckling, och det finns flera olika sätt att göra det på. Genom min utredning av projekt som beviljats ekonomiskt stöd framgår att det finns vissa teman som är speciellt aktuella i dagens planering för framtidens hållbara städer.

Grundläggande för svaret på frågeställningen är att det finns en bas av strategier, mål och lagar, så som Bruntlandkommissionen, Agenda 21, Plan- och bygglagen samt Sveriges miljökvalitetsmål, vilka tar upp ämnet hållbar utveckling och inriktar arbetet med planering av svenska städer. Denna bas påverkar och utgör ofta underlag för svenska städernas hållbarhetsprojekt. Som tidigare nämnts, har ambitionerna och målsättningarna från Agenda 21 arbetats in i Plan- och Bygglagen. Men att genomföra stegen, från stora globala visioner, till konkreta åtgärder i planeringen av svenska städer, verkar vara relativt svårhanterligt och kunna ta tid. Detta är följden efter att ha studerat det globala Agenda 21-programmet som lett vidare till lokala Agenda 21-program, som i sin tur varit vägledande för andra dokument med strategier, mål och riktlinjer. Det blir flera och långa steg i processen från globalt till lokalt och arbetet med detta torde ta både energi och tid.

Det finns en mängd olika åsikter om vad som är viktigast för att uppnå en hållbar stad, och vad som bör investeras i. I många av de referenser jag använt hävdar man att trafik är det viktigaste för främjandet av en hållbar stadsutveckling. Där kan Jönköpings kommun och Länsstyrelsen i Skåne län nämnas. Som tidigare sagts, menar Jönköpings kommun att det mest väsentliga i arbetet med att åstadkomma en hållbar stad är att skapa hållbara transporter för invånarna i staden. Länsstyrelsen i Skåne län belyser också betydelsen av utvecklandet av trafiken i den hållbara staden, då de menar att trafiken är det största hotet mot miljön. Jonsson och Wahl anser också att trafikutvecklingen är avgörande för en hållbar utveckling och Ullstad tar upp ämnet och ger ett tydligt budskap då han skriver ”*Staden lever bara där fotgängare får rum*” (Ullstad, 2008 online, sid. 46). Malmö stad och Delegationen för hållbara städer tar också upp hållbara transporter som ett ämne som bör vara vägledande vid nya stadsutvecklingsprojekt.

Det finns också andra åsikter om vad som är viktigt för hur man uppnår en hållbar stadsutveckling. Där menar Kungliga Tekniska Högskolan i sin projektbeskrivning att den sociala hållbarheten är det väsentligaste att satsa på, då de ser detta som avgörande för att

kunna uppfylla de nationella miljö kvalitetsmålen. Andra viktiga delar som är aktuella i dagsläget att satsa på är matproduktion, boende, delaktighet samt utvecklandet av planeringsverktyg. Något som också framgick i kapitlet 2.2 *Vad är en hållbar stad?* är vikten av helhetssyn för utvecklandet och planerandet av hållbara städer, vilket både Delegationen för hållbara städer och Ullstad tar upp.

Trots vikten av en helhetssyn vid planering av städer är arbetsformen projektbaserad i de olika projekt som beviljats stöd av Delegationen för hållbara städer för en hållbar stadsutveckling. Vidare går dessa projekt många gånger i spetsen för något, och därför inte rättvisande för hela staden och för hur de relaterar till helheten. Jag kan också i min uppsats ha missat viktiga hållbarhetsprojekt som sker mer i det dolda i svenska städer. Jag menar ändå att genom att studera en bred uppsättning projekt från en och samma beviljandeperiod (2010) hos Delegationen för hållbara städer så har jag fått en bred bild av hur man idag planerar för att främja en hållbar stadsutveckling och vad som anses vara värt att satsa på idag. Något som varit en insikt för mig i detta arbete är att det verkar vara svårt med samverkan mellan olika aktörer och städer. Jag kan se en problematik med att arbeta med ”spetsprojekt” inom hållbar utveckling, då många vill göra sitt eget projekt och inte kopiera någon annans framgång, trots att det kanske skulle sparat både tid och pengar.

Då temat trafik visat sig vara en nyckelfråga för dagens hållbara stadsutveckling redogjordes en kortfattad bakgrund för det tidigare i uppsatsen. Där framkommer att bilen haft stor betydelse för stadsplaneringen, och dess inträde i staden har påverkat stadsstrukturer, bland annat genom att planerare har format staden för att främja bilismen. Genom att se till vad som satsas på i de olika projekten, prioriteras främst kollektivtrafik, cykel och gång för framtidens hållbara städer. Även Gehl och Faskunger menar att städer nu börjar satsa allt mer på hållbara transportmedel. Trafiktemat undersökte jag därefter vidare genom de två projekten i Malmö med hållbara trafiklösningar i fokus. Där visades att Malmö stad planerar för hållbar stadsutveckling genom att satsa på projekt som cykelparkeringar och Citytunneln. Malmö stad beskriver, liksom flera andra projektbeskrivningar jag gått igenom innan, att det ska vara lätt att göra rätt och använda miljövänliga transportmedel. Men det är inte någon som tar upp det motsatta, att det ska vara svårt att göra fel, för hur ändrar man på ett invariant beteende som bilanvändandet? Det är en komplicerad, men intressant fråga och jag anser det vara betydelsefullt att planerare, makthavare och städers invånare blir medvetna om trafikens problem för att kunna komma fram till hållbara lösningar i framtiden. Dock finns det inte utrymme i denna uppsats för vidare utredning kring frågeställningen.

För att tydligt besvara frågan hur man planerar för att främja en hållbar stadsutveckling skulle ytterligare utredning för hur planeringsprocessen går till att behövas. Då detta är en komplicerad process har här istället valts att fokusera på planerarens roll. Av uppsatsens redogörelser tidigare framgår att dagens stadsplanering i Sverige har sitt ursprung i behovet av snabba förändringar och stort bostadsbehov framför allt efter andra världskriget, och samtidigt har synen på naturen förändrats från att vara resursbas till ett resursförvaltningsperspektiv. Enligt min uttolkning av utredningens innehåll finns det huvudsakligen tre perspektiv på vad planerare har för roll för en hållbar stadsutveckling; den utredande och rådgivande rollen, den planeringssamordnande rollen, samt rollen där planeraren är en del av planeringsprocessens ledning, där flera kompetenser ingår. Alla rollerna har förmågan att påverka den fysiska utformningen av miljön och kan således också bidra till en mer eller mindre hållbar stadsutveckling.

## 5.2 Vilka verktyg kan planeraren använda sig av för att gynna en hållbar utveckling?

Denna fråga har jag valt ut för att jag själv är intresserad av att veta vad jag i framtiden kan använda som stöd i eventuellt arbete för att främja hållbar stadsutveckling. Med verktyg menas här något slags underlag som hjälper planeraren att lösa problem i sitt arbete.

Av min redogörelse för de olika projekten som tilldelats ekonomiskt stöd framgår att det finns flera olika verktyg att arbeta med, men att det också ständigt behövs nya och förnyade verktyg. Exempel på verktyg som tydliggjorts tidigare i uppsatsen är; workshopar, handböcker, programskrifter, studiebesök, analyser, strategier samt beräknings- och bedömningsmodeller. Något som verkar vara en nyckelfråga i sammanhanget är hur lyckade projekt, idéer och program förmedlas mellan aktörer så att planeringsarbetet kan underlättas.

Handboken som togs fram inför planeringen av cykelparkeringen i Hyllie är det verktyg jag fördjupat mig mest i. I det lokala Agenda 21-programmet står det att staden aktivt måste uppmuntra och underlätta för organisationer, företag och enskilda människor att delta i Agenda 21. Detta ser jag att handboken bidrar till då den enligt Giannopoulou hjälpt olika aktörer att få en enig vision och fått dem att samverka för att underlätta för enskilda människor att välja hållbara transportmedel. Något som inte nämns i handboken är planerandet i ett större perspektiv - för hur många parkeringar behövs för att täcka behovet, hur kan parkeringen påverka planeringen för övriga cykelparkeringar i området, samt hur kan man strategiskt planera för cykelparkeringar i hela staden? Dessa frågor ser jag som relevanta då det i dagsläget redan är relativt uppfyllt med cyklar i garaget, och med den exploatering som är planerad för området bör behovet av fler cykelparkeringar vara stort inom några år.

## 5.3 Hur arbetar man i Malmö för att främja en hållbar stadsutveckling med fokus på trafik?

### Vilka planeringsverktyg används där?

Malmö stad har flera olika strategier och mål för att uppnå en hållbar stadsplanering. Det lokala Agenda 21-programmet och trafikstrategin är det jag lagt mest fokus på, då detta känns väsentligt för frågeställningen. Det är också dokument som riktar sig till tjänstemän, således också planerare i staden, vilket alltså utgör en utgångspunkt för planerarnas arbete.

Genom att närmare studera två olika projekt i olika skalor har jag fått en bred bild av hur det går till med planeringsarbetet i Malmö. I den större skalan verkar dialogen vara huvudfokus för att lyckas med projektet, då Malmö stad tar upp ämnet flera gånger i sin beskrivning av hela processen. När det handlar om ett så stort projekt som påverkar många människor, är det naturligt att det också krävs en demokratisk process. Malmö stad menar också att det motstånd de mött under utvecklingen bara har varit till nytta, då de varit tvungna att förbättra idéerna, och finslipa argumenten. Utan fokusering på delaktighet och den demokratiska processen, finns en risk att stora infrastrukturprojekt grundar sig för mycket i ekonomiska vinningar, enligt Nilsson. Som exempel tar hon upp Öresundsbron som inneburit stora satsningar i infrastrukturen. Sådana projekt, menar hon, har påbörjats av näringslivet och riktar sig huvudsakligen till en köpstark samhällsgrupp (Nilsson, 2001, online, sid. 25). I den mindre skalan kommer planeringsstrategierna naturligt in på mer detaljer, och konkreta förslag på hur idéerna ska lösas.

Skalorna kan relateras till den tidigare beskrivna Gehls syn på planeringsarbetet, där verksamheten delas in i tre skalor, vilka bör integreras för en övertygande helhet. Detta kan

redogöras för projekten var för sig, men även i relation till varandra. I relation till varandra ser jag projektet med Citytunneln, i den större skalan, höra ihop med cykelparkeringsprojektet, i den minsta skalan, då de är placerade i anslutning till varandra och på så vis integreras. Åtskilt för planeringsarbetet med cykelparkeringen har jag förstått att fokus mestadels legat på den minsta skalan. Detta eftersom handboken, som tar upp detaljer om hur cykelparkeringen ska utformas för att ge människor en bra upplevelse, varit det främsta verktyget i planeringsarbetet. Där kan jag se avsaknaden av fler perspektiv i den större och mellersta skalan, då inga av de källor jag hämtat material från tagit upp något annat än kopplingen till Citytunneln. Exempelvis, vilket jag nämnde i föregående avsnitt, skulle det vara intressant att se till planeringen av cykelparkeringar för hela staden, och hur cykelparkeringen relaterar till omgivande funktioner i kvarteret. Gällande planeringsarbetet för Citytunneln har jag förstått att det rört sig om den stora skalan, med dialog som främsta verktyg. Jag har inte fördjupat mig ingående i planeringsdetaljerna för projektet, då detta är ett omfattande arbete, och inte lika relevant för varken projektet eller uppsatsen. Ett viktigt hjälpmedel som nämnts för båda projekten, i de olika skalorna, är studiebesök.

Malmö stad har genom olika mål och strategier visat vägen för hur staden ska utvecklas. Men hur vet vi om det som anses vara hållbart idag, också är det om 20 år? För det vi planerar för idag måste också fungera i framtiden, för att få med det långsiktiga perspektivet. Malmö stad har ändå visat med projektet Citytunneln att det är av stor vikt att börja diskutera och skissa på nya idéer i ett tidigt skede för att det ska gå vägen. Idéerna om tunneln började ta form redan år 1989. Sedan dess pågick ett ständigt arbete med att informera, prova och visa idén mellan olika aktörer och främst med invånarna. Där krävs att planerare kan ha en god dialog och föra fram diskussionsunderlag, för att processen ska vara givande.

Syftet med uppsatsen har varit att öka min förståelse för hur planerare kan främja utvecklandet av en hållbar stad, samt att andra inom samma yrkesområde skall kunna ta del av mina insikter. Jag anser att jag genom denna uppsats fått större insikt i planerarens roll för att bidra till en hållbar stadsutveckling, samt vilka faktorer som anses bidra till en hållbar stad idag. Jag har även fått kunskaper om en del planeringsverktyg som används idag och förstått att dessa kan vara av stor nytta för planeraren i dennes arbete. Jag anser att det finns mycket att lära av att studera befintliga projekt. Ett projekt kommer ej att kunna rekonstrueras exakt, men mycket kunskaper finns att tillgå genom att studera omgivningen, och detta är lärdomar som jag kommer att ta med mig i mitt framtida yrkesliv.

## 5.4 Utvärdering

Eftersom hållbar stadsutveckling är ett brett ämne har jag valt litteraturstudier som främsta metod, då denna metod inledningsvis kan ge mig en bred grund. Litteratur jag valt ut, har varit både relevant och intressant. Jag har dock mer än en gång fastnat i detaljer som inte är helt väsentliga för min uppsats, men inte desto mindre intressanta. Detta har gjort att jag också slitits mellan olika källor som hänvisar till varandra, och inte hunnit fördjupa mig i de kanske mer grundläggande referenserna. Men det holistiska angreppssättet har känts rätt genom uppsatsen, då det inte bara visar bredden för en hållbar utveckling, utan också visar vidden av det gränsöverskridande arbetsfält som stadsplanering spänner över.

Min redogörelse och tematisering för vilka aspekter som man menar bidrar till en hållbar stadsutveckling idag, består av mina egna slutsatser för vad som är centralt i projektansökningsbeskrivningarna. Det innebär att jag kan ha missuppfattat, och tolkat de på ett annorlunda sätt än vad någon annan person skulle gjort. För det tredje kapitlet, där det redogörs närmare för temat trafik och projektexemplen i Malmö har jag hämtat mycket material från Malmö stad. Där finns en risk att dokumenten är aningen vinklade för att framstå till stadens fördel. Men då jag är medveten om detta, har jag i dessa mer inriktade avsnitt också hämtat material från andra källor.

Under arbetets gång har det uppstått många frågor som varit intressanta, men som varit utanför ramarna för detta arbete. Däribland finns en viktig aspekt som Nilsson tar upp i sin utredning; att flera yrkesverksamma planerare ser att problemen med planering för hållbar utveckling som en utbildningsfråga (Nilsson, 2001, online, sid. 55). Visserligen gjordes utredningen för några år sedan, men hur ser det ut idag? Och hur ingår hållbar stadsutveckling i olika planerar-utbildningar? Ett annat ämne som hade varit intressant att studera närmare är hur olika planerarverktyg används och fungerar mer praktisk. Därav har jag även funderat över frågeställningen; vilken betydelse har olika verktyg i planeringsprocessen?

## 6. Referenser

### 6.1 Muntliga källor

Giannopoulou, Tina, projektledare, gatukontoret Malmö stad, intervjumöte, 2012-05-16.

### 6.2 Elektroniska källor

Delegationen för hållbara städer (2010a) *Rapport om Delegationens verksamhet 2008 – 2010* [online] tillgänglig via:

<http://www.hallbarastader.gov.se/bazment/hallbarastader/sv/arsrapporter.aspx>, [2012-04-06]

Delegationen för hållbara städer (2010b) *Planeringsprojekt projektbeskrivning* [online] tillgänglig via:

[http://www.hallbarastader.gov.se/Bazment/Alias/Files/?planproj\\_sekr\\_borttag\\_2010\\_rev](http://www.hallbarastader.gov.se/Bazment/Alias/Files/?planproj_sekr_borttag_2010_rev), [2012-04-15]

Delegationen för hållbara städer, hemsida, länken Om Delegationen [online] tillgänglig via:

<http://www.hallbarastader.gov.se/Bazment/hallbarastader/sv/delegationen.aspx>, [2012-04-11]

Faskunger, Johan (2008) *Aktiv transport – på väg mot bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik*. Statens folkhälsoinstitut [online], tillgänglig via:

[http://www.fhi.se/PageFiles/3418/R200831\\_aktiv\\_transport\\_0811\(1\).pdf](http://www.fhi.se/PageFiles/3418/R200831_aktiv_transport_0811(1).pdf), [2012-04-18]

FN (1987) *Our Common Future: Report of the World Commission on Environment and Development*. FN:s hemsida för samlade dokument [online] tillgänglig via: <http://www.un-documents.net/ocf-02.htm>, [2012-05-21]

Isberg, Anders (2011) *Citytunneln har lång väg kvar till målet*. Skånskans tidning [online], tillgänglig via: <http://www.skanskan.se/article/20111204/NYHETER/712049969/-/citytunneln-har-lang-vag-kvar-till-malet>, [2012-05-11]

Malmö stad, hemsida, länken Bike and Ride [online] tillgänglig via:

<http://www.malmo.se/bikeandride>, [2012-04-26]

Malmö stad (2004) *Trafikstrategi för Malmö*. [online] tillgänglig via:

<http://www.malmo.se/download/18.5d8108001222c393c008000101110/Trafikstrategiantagen.pdf>, [2012-04-19]

Malmö stad (1997) *Malmö's Agenda 21 – Avstamp för en god miljö och en hållbar utveckling*. [online] tillgänglig via:

<http://www.malmo.se/download/18.56006076125498700c68000370/Malm%C3%B6s+Agenda+21.pdf>, [2012-04-21]

Malmö stad (2012) *Trafikmiljöprogram för Malmö stad 2012-2017*. [online] tillgänglig via:

<http://www.malmo.se/download/18.6e1be7ef13514d6cfcc800081664/Trafikmilj%C3%B6program+2012-2017.pdf>, [2012-04-26]



Malmö stad (2009) *Cykelgarage: inspiration idéer och hårda fakta för dig som planerar för cykel i stan*. [online] tillgänglig via: <http://www.malmo.se/download/18.6301369612700a2db918000857/cykelbok+kap.+1-2.pdf>, [2012-04-26]

Nationalencyklopedin, fysisk planering [online], tillgänglig via: <http://www.ne.se/fysisk-planering>, [2012-05-06]

Nationalencyklopedin, intermodal [online], tillgänglig via: <http://www.ne.se/kombinerad-transport>, [2012-05-17]

Nilsson, Kristina (2001) *Planering för hållbar utveckling - Dilemman för kommunala översiktsplanerare*. Blekinge Tekniska Högskolas avhandlingar och rapporter [online], tillgänglig via: [http://www.bth.se/fou/forskinfor/nsf/0/17fe9bcb3fb765a0c1256a4d0043f3d6/\\$FILE/Licentiata\\_vhandling%20jan%202001.pdf](http://www.bth.se/fou/forskinfor/nsf/0/17fe9bcb3fb765a0c1256a4d0043f3d6/$FILE/Licentiata_vhandling%20jan%202001.pdf), [2012-05-05]

Regeringskansliet, hemsida, länken Agenda 21 [online] tillgänglig via: <http://www.regeringen.se/sb/d/6936>, [2012-04-11]

Regeringskansliet, hemsida, länken Miljökvalitetsmålen [online] tillgänglig via: <http://www.regeringen.se/sb/d/2055>, [2012-04-21]

Sveriges Arkitekter, hemsida, [online] tillgänglig via: <http://www.arkitekt.se/s18572>, [2012-05-11]

Sveriges regering (2005) *Strategiska utmaningar – En vidareutveckling av svensk strategi för hållbar utveckling*, Regeringskansliets publikationer [online], tillgänglig via: <http://www.sweden.gov.se/content/1/c6/06/06/92/5ff0d494.pdf>, [2012-05-08]

Sveriges riksdag, (2010) *Svensk författningssamling*. [online], tillgänglig via: <http://62.95.69.3/SFSdoc/10/100900.PDF>, [2012-05-05]

Ullstad, Erland (2008) *Hållbar stadsutveckling – En politisk handbok från Sveriges Arkitekter*, Sveriges Arkitekters hemsida [online], tillgänglig via: <http://www.arkitekt.se/s63481/f11377>, [2012-04-04]

## 6.3 Tryckta källor

Areskoug, Mats (2006) *A Miljöfysik: Energi för hållbar utveckling*. Lund: Studentlitteratur.

Falkheden, Lena (2005) Initiativ för hållbar utveckling i staden. I: *Bor vi i samma stad?*. Red. Ola Broms Wessel, Moa Tunström och Karin Bradley. Stockholm: Pocky, sid. 70-86.

Gehl, Jan (2010) *Cities for People*. Washington, D.C.: Island Press.

Johansson, Birgitta och Orrskog, Lars (2002) *Att bygga ett hållbart samhälle*. Stockholm: Natur och Kultur.

Malmö stad (2010) *Att göra en tunnel*. Malmö: Malmö stad

Naturvårdsverket (2005) *Stadsutveckling för hållbara transporter*. Stockholm: Naturvårdsverket.

Patel, Runa och Davidson, Bo (2003) *Forskningsmetodikens grunder*. Lund: Studentlitteratur

Persson, Martin (1996) *Grön väg – Idéer för hållbara trafiklösningar*. Stockholm: Naturskyddsföreningen.

Wahl, Charlotte och Jonsson, Lisa (2008) Trafikens uppkomst och drivkrafter. I: *Trafiken i den hållbara staden*. Red. Christer Hydén. Lund: Studentlitteratur AB, sid. 11-41

Wirén, Erik (1998) *Planering för säkerhets skull*. Lund: Studentlitteratur.